Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 4.

Inhalt: Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen-Meiningen wegen Anlage einer Eisenbahn von Immelborn nach Liebenstein durch die Werra-Eisenbahngesellschaft, S. 9. — Bekanntmachung der nach dem Gesetz vom 10. April 1872 durch die Regierungs-Amtsblätter publizirten landesherrlichen Erlasse, Urkunden 2c., S. 14.

(Nr. 9257.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen-Meiningen wegen Anlage einer Eisenbahn von Immelborn nach Liebenstein durch die Werra-Eisenbahngesellschaft. Vom 28. November 1887.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog zu Sachsen-Meiningen haben behufs einer Vereinbarung über den Bau einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Immelborn nach Liebenstein zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Ihren Geheimen Ober-Regierungsrath Eberhard D'Avis,

Seine Hoheit der Herzog zu Sachsen-Meiningen:
Ihren Geheimen Staatsrath Dr. jur. Friedrich Heim,

welche unter Vorbehalt der Ratifikation folgenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preußische und die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Immelborn nach Liebenstein zuzulassen und zu fördern. Beide Regierungen werden unter den bei ihnen üblichen Bedingungen die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn für die in ihrem Gebiete belegene Strecke an die Werra-Eisenbahngesellschaft ertheilen.

Artikel II.

Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (publizirt im Centralblatt für das Deutsche Reich Nr. 24 vom 14. Juni 1878) und die dazu er-

Ausgegeben zu Berlin den 2. März 1888.

gehenden, ergänzenden und abändernden Bestimmungen (vergl. §. 55 daselbst) maßgebend.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens innerhalb zweier Jahre, von dem Tage an gerechnet, an welchem die Eisenbahngesellschaft in den Besitz der beiderseitigen Konzessionen gelangt sein wird, bewirkt werden. Sollte sich die Vollendung des Baues über diese Frist hinaus durch Verhältnisse verzögern, für welche die Eisenbahngesellschaft nach dem in dieser Hinsicht entscheidenden Ermessen der beiderseitigen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden ein Verschulden nicht trifft, so wird der Gesellschaft durch die bezeichneten Behörden eine entsprechende Fristverlängerung gewährt werden.

Artikel III.

Die Genehmigung und Feststellung des Bauprojekts innerhalb jedes Staatsgebiets bleibt der betreffenden Regierung überlassen. Die Punkte, wo die Bahn die beiderseitigen Landesgrenzen überschreiten wird, sollen nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende beiderseitige technische Kommissarien näher bestimmt werden.

Artikel IV.

Die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahn soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen, der Bau und das gesammte Betriebsmaterial auch so eingerichtet werden, daß die Transportmittel ungehindert nach allen Seiten übergehen können.

Artikel V.

Für den Fall, daß der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke durch gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, wird jede der kontrahirenden Regierungen für ihr Gebiet der Eisenbahngesellschaft das Expropriationsrecht verleihen.

Artikel VI.

Die von einer der kontrahirenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel VII.

Die Bahn von Immelborn nach Liebenstein bildet einen integrirenden Theil des Gesammtunternehmens der Werra-Eisenbahngesellschaft, welche mit ihrem gesammten Vermögen für konzessionsmäßigen Bau und Betrieb der Bahnstrecke Immelborn–Liebenstein gegenüber beiden Regierungen verhaftet ist.

Die Königlich Preußische Regierung ist damit einverstanden, daß das gesetzliche, vertragsmäßige und statutarische Aufsichtsrecht, welches die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung, sei es allein, sei es in Gemeinschaft mit der Großherzoglich Sächsischen und der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Staatsregierung über die Werra-Eisenbahngesellschaft und über ihr Unternehmen auszuüben hat, in Beziehung auf alle Maßnahmen, welche die Verhältnisse der

Gesellschaft als solcher und die Verwaltung und den Betrieb ihres Unternehmens im Allgemeinen betreffen — z. B. die Abänderung der Gesellschaftsstatuten, die Erweiterung des Unternehmens auf nicht Preußischem Staatsgebiete, die Emission von Prioritäts-Obligationen unter Mithaftbarkeit der Bahnstrecke Immelborn-Liebenstein und die Konvertirung derselben — sich auch auf den im Königlich Preußischen Staatsgebiete belegenen Theil der Zweigbahn unter Ausschluß einer Einwirkung der Königlich Preußischen Regierung erstreckt.

Auch ist die Königlich Preußische Regierung damit einverstanden, daß die Bestimmung über die Dotirung des Reserve- und eines etwaigen Erneuerungsfonds, der Erlaß von Ausführungsbestimmungen zu dem für die Eisenbahnen Deutschlands seitens des Reichs erlassenen Betriebsreglement und zu der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, ferner die Genehmigung beziehungsweise Festsetzung der Fahrpläne und der Transportpreise auch in Beziehung auf den im Königlich Preußischen Staatsgebiet belegenen Theil der Zweigbahn seitens der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung, sei es allein, sei es in Gemeinschaft mit der Großherzoglich Sächsischen und der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung, erfolgt.

Im Uebrigen übt jede der kontrahirenden Regierungen für ihr Gebiet in Beziehung auf die Zweigbahn das staatliche Hoheits- und Aufsichtsrecht aus. In allen Fällen, wo eine einheitliche Ausübung dieses Aufsichtsrechts im Interesse des Eisenbahnverkehrs liegt, werden die kontrahirenden Regierungen eine Verständigung unter sich herbeiführen.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen ihr und der Eisenbahngesellschaft, sowie die Handhabung der ihr über die in Preußen belegene Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen. Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahngesellschaft in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Königlich Preußischen Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind. Die Eisenbahngesellschaft hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Preußischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden. Die gedachten Funktionen können von der Königlich Preußischen Regierung auf einen besonderen Kommissarius übertragen werden.

Die gegen die Eisenbahngesellschaft rechtskräftig ergehenden Entscheidungen der Königlich Preußischen Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte sollen ohne Weiteres gegen dieselbe ebenso vollstreckbar sein, als wenn sie in Preußen ein Domizil hätte.

Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung verpflichtet sich, Verfügungen der Königlich Preußischen Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte auf deren Ersuchen ohne Weiteres der Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft zustellen zu lassen.

Artikel VIII.

Von dem Betriebe der Zweigbahn wird die Königlich Preußische Regierung nach dem Preußischen Gesetze vom 16. März 1867 und die Herzoglich Sachsen-

Meiningensche Regierung nach dem Meiningenschen Gesetze vom 30. April 1873 eine Abgabe erheben. Bei der Berechnung der Abgabe wird als Anlagekapital beziehungsweise als Reinertrag von jeder Regierung der aus dem Verhältniß der Länge der auf ihrem Gebiete belegenen Strecke der Bahn Immelborn—Liebenstein zu der gesammten Länge dieser Bahn sich ergebende Theil des Anlagekapitals beziehungsweise des jährlichen Reinertrags derselben angenommen. Die Erhebung erfolgt alljährlich postnumerando und zwar zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. Januar beginnende Rechnungsjahr.

Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung wird der Königlich Preußischen Regierung die Berechnung des Reinertrages der Bahn alljährlich und zwar spätestens fünf Monate nach Ablauf des betreffenden Jahres mittheilen und die Abführung der Abgabe an die von der Königlich Preußischen Regierung zu bezeichnende Kasse anordnen. Eine andere staatliche Abgabe wird von dem Betriebe oder von dem Ertrage der Bahn, abgesehen von etwaigen Grund- und Gebäudesteuern, nicht erhoben.

Artikel IX.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden nach Maßgabe der in Artikel II bezeichneten Bahnordnung gehandhabt. Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden des betreffenden Staates zu verpflichten.

Artikel X.

Bei Anstellung der subalternen und unteren Kategorien des Bahnpersonals auf der Bahn Immelborn-Liebenstein finden die für Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern jeweilig geltenden Grundsätze Anwendung.

Bei Besetzung dieser unteren Beamtenstellen hat die Eisenbahngesellschaft bei sonst gleicher Qualifikation innerhalb des Gebietes eines jeden der kontrahirenden Staaten auf die Bewerbungen der Unterthanen desselben besondere Rücksicht zu nehmen.

Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus, sind aber den Gesetzen des Landes, in welchem sie angestellt sind, unterworfen.

Artikel XI.

Der Telegraphen- und Militärverwaltung gegenüber ist die Eisenbahngesellschaft den bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reich ergehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterworfen.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen der Bahn im Königlich Preußischen oder Herzoglich Meiningenschen Gebiete, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die

Eisenbahngesellschaft oder deren Rechtsnachfolger einen Ersatz weder vom Preußischen oder vom Meiningenschen Staate, noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel XII.

Gegenüber der Postverwaltung ist die Eisenbahngesellschaft den Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzbl. für 1875 S. 318) und den dazu ergangenen oder künftig ergehenden Vollzugsbestimmungen und deren Abänderungen mit den Erleichterungen unterworfen, welche nach den vom Reichskanzler erlassenen Bestimmungen vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 380) für Bahnen untergeordneter Bedeutung gewährt sind.

Artikel XIII.

Die Werra-Eisenbahngesellschaft hat den Anschluß von Zweigbahnen zu gestatten.

Artikel XIV.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische oder die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung das Eigenthum des in dem betreffenden Staatsgebiete liegenden Theils der Bahn von Immelborn nach Liebenstein erwerben sollte, werden die kontrahirenden Regierungen sich über die zur Beibehaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes auf der genannten Bahn erforderlichen Maßregeln verständigen. Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mitzuübertragen.

Artikel XV.

Dieser Vertrag soll in zwei Exemplaren ausgefertigt und beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, den 28. November 1887.

(L. S.) D'Avis. (L. S.) Heim.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1) die Allerhöchste Konzessions-Urkunde vom 29. Juni 1887, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Eckernförde nach Kappeln durch die Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahngesellschaft, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Schleswig, Jahrgang 1888 Nr. 5 S. 45, ausgegeben den 4. Februar 1888;

2) der Allerhöchste Erlaß vom 7. Oktober 1887, betreffend die Anwendung der dem Chausseegeldtarife vom 29. Februar 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizeivergehen auf die im Kreise Minden belegenen Chausseen 1) von der Minden-Schlüsselburger Chaussee bei Minden über Aminghausen nach Frille mit Abzweigungen von Päpinghausen bis zur Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Landesgrenze bei Cammer beziehungsweise bis zur Päpinghauser Koppel, 2) von der Minden-Schlüsselburger Chaussee nach Ilvese, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Minden, Jahrgang 1888 Nr. 6 S. 37, ausgegeben den 11. Februar 1888;

3) der Allerhöchste Erlaß vom 16. November 1887, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts, sowie des Rechts zur Erhebung des tarifmäßigen Chausseegeldes an den Kreis Mogilno für die von demselben auszuführende Verlängerung der Chausseen von Mogilno nach Gembitz und von Tremessen nach Slowikowo bis nach Orchowo, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Bromberg, Jahrgang 1888 Nr. 3 S. 21, ausgegeben den 20. Januar 1888;

4) das Allerhöchste Privilegium vom 16. November 1887 wegen eventueller Ausfertigung auf den Inhaber lautender Anleihescheine des Kreises Mogilno bis zum Betrage von 166 000 Mark Reichswährung durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Bromberg, Jahrgang 1888 Nr. 3 S. 21, ausgegeben den 20. Januar 1888;

5) das unterm 16. November 1887 Allerhöchst vollzogene Statut für die Deichgenossenschaft Rückenau im Deichverbande des großen Marienburger Werders im Kreise Marienburg durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Danzig, Jahrgang 1888 Nr. 3 S. 21, ausgegeben den 21. Januar 1888;

6) das unterm 28. Dezember 1887 Allerhöchst vollzogene Statut für die Entwässerungsgenossenschaft zu Jedlownik im Kreise Rybnik durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Oppeln, Jahrgang 1888 Nr. 4 S. 33, ausgegeben den 27. Januar 1888.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.